

FINA
185

PORTO DI VARANO

1888

Luigi Biondi - 1888

53
3
185

1870-1871

1871-1872

1872-1873

1873-1874

1874-1875

1875-1876

1876-1877

1877-1878

1878-1879

1879-1880

1880-1881

1881-1882

1882-1883

1883-1884

1884-1885

1885-1886

1886-1887

1887-1888

1888-1889

1889-1890

1890-1891

1891-1892

1892-1893

1893-1894

1894-1895

1895-1896

1896-1897

1897-1898

1898-1899

1899-1900

1900-1901

1901-1902

1902-1903

1903-1904

1904-1905

1905-1906

1906-1907

1907-1908

1908-1909

1909-1910

1910-1911

1911-1912

1912-1913

1913-1914

1914-1915

1915-1916

1916-1917

1917-1918

1918-1919

1919-1920

50113
BIBLIOTHECA 185

PORTO DI VARANO

IDEE

DI

Giuseppe Aurelio Lauria



Stamperia del Fibreno

INDICE

Introduzione	pag. v
------------------------	--------

CAPO I

SOMMARIO

1. Del Lago di Varano — 2. Delle condizioni di un buon porto — <i>in genere e di quello di Varano in ispecie</i> — 3. Avvertenze pre- liminari.	1
---	---

CAPO II

SOMMARIO

1. Se il Porto di Varano sia discernibile da lungi — 2. Se sia lar- gamente capace — 3. Qualità del fondo — 4. Se sia riparato da' venti — 5. Se sia fortificabile facilmente.	5
--	---

CAPO III

SOMMARIO

1. Importanza strategico-militare del Porto di Varano — 2. Esso avrebbe tutti gli elementi di un gran cantiere navale — 3. Ra- da — 4. Effetti che produrrebbe sul commercio di queste pro- vince.	17
---	----

CAPO IV

SOMMARIO

1. Come il lago di Varano si possa agevolmente volgere in porto— 2. Prima idea — 3. Se siavi pericolo d'interrimento del porto o di colmanento per la impurità delle acque — 4. Se apertaai la diga possa essiccarsi il Lago — 5. Della spesa che vi occorre- rebbe — 6. Nuova idea — 7. Conclusione.	29
---	----



Bramo che chiunque mi legga, abbia presente all'animo la considerazione, non essere stato mio intendimento il distendere un progetto artistico di un porto, ma soltanto di indicare un sito marino, intorno al quale, è mio avviso, che non senza buon frutto volgerebbesi lo studio degli uomini dell'arte, per cavarne forse un progetto di un porto stupendo sopra quanti mai furono fino a oggi immaginati dalla umana industria.

E per verità grande sarebbe la mia arroganza, ed inescusabile l'audacia, se profano, com'io sono, alle severe discipline della scienza idraulica, ed ai precetti dell'arte architettonica, mi avvisassi di por mano ad un'opera per me non possibile. Darei propriamente pietà del fatto mio, tribuendo

nome di progetto ad un concetto, che i più maturi studi, e le più accurate indagini potranno dimostrar forse fallace, e inattuabile. Taccia quindi la permalosa suscettività dell'artista, e la inquisitiva sagacia dell'uom di mare innanzi a questa mia ingenua protestazione e sincera qualificazione del mio lavoro. Che se la modestia dubitativa mi imponeva di tacere, lo amor sincero di qualsiasi più fuggevole apparenza di bene del mio paese comandavami di scrivere; ed ho scritto — Seguane poi quel che può; chè ad ogni ragion di biasimo è sottratto colui il qual riconosce la possibilità d'essere stato tratto in errore; e se nel suo concetto potrà incarnarsi un progetto, e questo potrà esser preso in considerazione, e forse attuato, dove mai immaginare un premio maggiore alla sua fatica?

Nè senza aver pria sommerso il mio concetto allo esame ed alla approvazione delle *speciali sommità* artistiche e scientifiche del mio paese, io venni nel divisamento di dargli luce di pubblicità, ed avviarlo risoluta-

mente alla vista e alla censura dell'universale. Permodochè se errore è in esso, egli è error condonabile, sia per la sublimità dello scopo al quale mirai, e sia per la guarentigia, di che protessi le mie idee, richiedendo per esse l'autorevole sanzione de' più saggi ed esperti cultori delle scienze e delle arti analoghe.

Ad alti destini (chi nol prevede, rammentando il glorioso nostro passato, chi non se ne fa sicuro, guardando la configurazione e la postura delle lunghe coste della penisola?) è serbata la marina Italiana. Ma dove son mai i porti capaci e sicuri sul Tirreno, sul Jonio, sull'Adriatico, che ne accolgano le militari flotte, e ne proteggano il commercio marittimo? Genova, Livorno, Napoli, Messina ed Ancona son troppo poca cosa, perchè tengasene per ora ragione; e troppo sul serio sopra tal materia non mi sembra che possan prendersi le opere della umana industria, quando la natura non abbia preparato i luoghi opportuni ed acconci a tanto uopo. Pongasi che le accurate in-

dagini, ed i severi studi degli uomini dell'arte ammettano possibilità del volgere in porto il Lago di Varano, dove è mai un porto nel mondo, che per capacità, e per sicurezza, non disgradi al confronto di esso? E ciò non dico a fin di magnificare lo stupendo portato del mio concetto; ma sol per cavarne ragione ed argomento di necessità specialissima di mature esplorazioni, che potranno addivenire preziosi elementi di un progetto di arte.

Con siffatta avvertenza non dubito di affrontare il giudizio di chi, leggendomi, vorrà essermi cortese di sua benevolenza.

Napoli 9 maggio 1862

CAPO I

SOMMARIO

1. Del lago di Varano — 2. Delle condizioni di un buon porto in genere, e di quelle di Varano in specie — 3. Avvertenze preliminari.

1. A colui il qual discenda dagli ardui gioghi dell'Appennino Garganico alla marina dell'Adriatico, sia ch'egli venga da Vico ed Ischitella, sia ch'egli percorra l'amenio sentiere, che per entro vaghissime selve da S. Nicandro a Cagnano svariato procede, tal si presenta allo sguardo dilettevole spettacolo, che par veramente opera d'incanto.

Una immensa cerchia di verdi colline, che hanno alle spalle le boscose pendici di altissimi monti, cinge con acclive e facil pendio la enorme conca d'un bellissimo lago, il qual per breve istmo di mezzo

miglio di larghezza, e sei di lunghezza col mare confina.

Scorgo all'estremo del destro lato Rodi, che in mezzo a boschi di lauri ed aranci alla marina sponda sovrasta. Vede più su Isehitella, che sta a cavaliere di lunga convalle di ameni giardini e più su Vico che domina tutta intera quella scena di monti, di selve, di mare, di lago.

Guarda all'estrema punta a sinistra i nereggianti oliveti del monte Devio, e più su Varosello e S. Nicola, la difesa di Forquet e quella di Pallavicino; e sullo coste delle più propinque colline vede Cagnano e Carpino, co' loro boschi allo spalle, o co'millo anomali ruscelli, che no giocondano le amene campagne.

In mezzo a cotali vaghezze naturali è situato il Lago di Varano, la cui amplissima conca per prima istantanea idea e per diuturna posterior considerazione, mi è sembrato potersi agevolmente e ragionevolmente volgere in condizione di porto, magnifico sopra quanti mai seppo la umana industria non che eseguire immaginare sinoggi.

Molte sono le ragioni che indussero nel mio animo la idea di cotesta opportunità, e più ampia materia mi accorsi, scrivendo, aver fra lo mani di quel che dapprima io pensava. Ma dovendo limitarmi alla semplice esposizione di quel che vidi, e di quel che esaminai percorrendo que' luoghi, farò di raccogliero entro brevi confini la mia dimostrazione, e

verrò notando il più celeremente che si possa le parti più spieanti di quella preziosa opportunità di conversione del Lago in Porto. A colui che deseriverà il Progetto, s'io giungerò a destarne il desiderio, si converrà il discorrerne per disteso la convenienza; a me basterà lo andar dimessamente, e per sommi capi accennando le ragioni che mi dan fede nella possibilità dell'attuazione del mio concetto. Entro quindi speditamente in materia.

2. Molte assai sono le condizioni che si richiedono perchè s'abbia un buon porto; ma per quel che io me ne sappia, le principali e dirò anche essenziali sono;

- a) che facilmente si discerna da lungi,
- b) che sia d'una certa ampiezza in ragione alla sua importanza militare o commerciale,
- c) che abbia profondità di suolo conveniente a darvi fondo o ad ancorarvi le navi,
- d) che sia riparato dai nocevoli da' venti e protetto dalle nemiche correnti,
- e) che sia facilmente fortificabile.

E tutte siffatte condizioni mi paiono concorrere nel Lago di Varano mirabilmente; in guisa che mi sembra proprio fatto dalla natura per essere un gran porto. Ed oltre a queste altre pur ce ne sono, che lo fanno acconcio a tutti i bisogni d'una stazione militare con opportunità di cantiere, di arsenale e di comodi approvvigionamenti; innumerevoli vantaggi arree allo sviluppo commerciale di queste

province meridionali della penisola; in breve tempo può vedersi compiuto, or che il bisogno di porti ne incalza, massime nell'Adriatico; e finalmente a lieve spesa dà luogo.

Per la qual cosa è mio intendimento lo andare il più brevemente che per me si possa dimostrando, siccome un tal porto non solamente i soliti pregi, ma assai maggiori comprenda di quelli finora richiesti alla eccellenza di un porto.

3. Due avvertenze per altro io mi penso che vogliano qui premettersi per andar rettamente a quella dimostrazione, e saggiarne senza mala prevenzione il merito. La prima delle quali è che nella formazione di un porto, siccome in ogni altra civile impresa, senza incontrare difficoltà, indarno è che si speri procedere; chè sta contro la esiguità delle forze dell'uomo sopra quelle della natura, e la più grata e gloriosa vittoria è quella per certo, che più grandi difficoltà valse a superare, maggiori ostacoli a vincere. L'altra è che di spesa, di tempo di mezzi non si deve tener conto da chi voglia studiare l'opportunità di siffatta opera, perocchè non è qui il privato che v'investe la sua fortuna, ma il pubblico erario. Nè ciò volli avvertire perchè gravi difficoltà io scorgessi nella csecuzione del mio concetto, o molta spesa prevedessi necessaria all'opera; ma solo perchè l'arte non guardi se non la impossibilità *naturale*, quella solamente a rimuover la quale nè basti la spesa, nè giovi la pertinacia della umana fatica.

CAPO II

SOMMARIO

1. Se il Porto di Varano sia discernibile da lungi — 2. Se sia largamente capace — 3. Qualità del fondo — 4. Se sia riparato da' venti — 5. Se sia fortificabile facilmente.

1. La prima condizione d'un buon porto, sta nella facilità di poterne scorgere da lungi la situazione. Imperocchè, siccome de' tesori nascosti ed ignoti, comunque sappiasene la esistenza, non si cura la umana cupidigia, così de' sicuri porti, che le idrauliche carte dimostrano, riesce vano ed illusorio il beneficio, quando il nocchier non sappia dove diriger la prua per rinvenirli. Prestano a ciò soccorso gli alti monti, e tutti i punti culminanti, che la ricercata terra rivelino. Ed è questa la gran calamità di tutta la costa Italiana bagnata dall'Adriatico, dalle lagune Venete al Capo di Leuca. Tranne taluni monti subappennini verso l'Umbria e l'Emilia e tranne un promontorio a Ortona negli Abruzzi, tutto il rimanente dello immenso litorale è piano e basso; epperò non discernibile da mare, se non a breve distanza, che spesso non basta per le subite urgenti virate di bordo, che dal toccar terra ti salvino.

Abbiamo ogni anno a Brindisi, e sul resto del litorale Pugliese frequenti casi di arrenamenti per tal eagine avvenuti; poichè tra le nebbie tanto comun

all'Adriatico, spesso avviene, che la terra il pilota non discuopra pria di toccarla.

Ora una singolarità provvidenziale presenterebbe certamente il Porto di Varano per la facilità somma di scorgerne da grande distanza la posizione; poichè punto non c'è nell'Adriatico, dal quale non si discuopra l'elevatissimo Gargano, che per quasi 2000 piedi si sublima dal livello del mare. Sia che venghiate da Trieste, sia che procediate da Corfù, sia che navighiate da Zara, qual che ella sia la rotta che seguiate, sempre dinnanzi vi scorgerete il Gargano, che con le sue varie pendici, co' diversi suoi culmini, vi è scorta sicura per drizzar la prora verso quel punto, dove il commercio vi chiama.

E quanto mai facil sarebbe, durante la notte, il munir questo porto di Fari scuopritori e conduttori, illuminando la rupe di Rodi, la punta del Devio, e le torrette d'ingresso del canale!

Per questo mare, reduce da Terra Santa navigava un dì l'Imperator Federigo, e dopo tre giorni di pertinace procella, e di fitte nebbie, quando già i viveri e l'acqua cominciavano a mancar nella nave, vedendo spuntare ad ostro la cima del Gargano « Siam salvi ci disse » abbiamo ora chi ci guidi sicuri nel porto » — E disceso a terra in Trani, fe subito costruire sul monte di Corato una votiva cappella a S. Michele Garganico, in memoria del corso pericolo.

Oh per quei che naviga le torbide acque dell'in-

fido Adriatico fu sempre e sarà prezioso aiuto la vista del torreggiante Monte Gargano!

2. La seconda e non meno importante condizione richiesta a un buon porto è la sua capacità.

Sia che vo li attirì il Commercio, sia che abbiano a stazionarvi legni da guerra, sia che ve li richiami il mar grosso ed il vento di traversia, egli è evidente, che l'ampiezza dello spazio debba costituire il primo elemento di opportunità per la elezione del luogo. Perchè la nave, entrata nel porto, stia in sicurezza, convien che possa ormeggiarvisi senza difficoltà, fortificandovisi sulle ancore, o scegliendosi quel sito, che meglio le si addica. E per ciò fare dee prender bordate, evolvere, o virare; deve infine avvalersi della forza motrice d'ogni vento, che spiri, senza che incontri ostacolo, senza che trovi pericolo di toccar terra, od urtare in altra nave; e ciò a tutta sicurtà e fidanza. Ed ormeggiata che ella sia, temer non dee il nocchiero i certi danni, che la prossimità degli ormeggi di altre navi possa arrecare, per distensione delle gomene, o per forza di propagazione di moto delle esterne ondate; sicchè non trovi nel porto que' pericoli, da' quali ebbe ragione a tenersi incolume, lasciando il largo e fuggendo il vento.

Insana idea ha de' porti, chi crede doversi trovare in essi tranquillità di stagno, ed assenza assoluta di venti; chè ciò sarebbe contro natura; sia perchè l'acqua del porto con quella del mare comunica, e la pro-

pagazion del moto si fa sentir fin sulla estrema spon-
da, e sia perchè la violenza de' venti si applica ai
luoghi chiusi come agli aperti. E la tranquillità *re-*
lativa e non già l'*assoluta* che cercano nei porti i
naviganti, e questa lor basta, perchè possano tener-
visi al sicuro.

Bene quindi si vede, quanto l'ampiezza dello spa-
zio sia neccessaria per evitare i danni de' venti e del
mare, ormeggiandosi a giusta e ragionevol distanza
dalle altre navi, e mettendosi per tal modo al sicuro
dal pericolo di urtare e ricevere avarie assai spesso
gravissime.

Or qual mai porto antico o moderno star potreb-
be al paragone del Varanese, il quale avrebbe 32 mi-
glia di àmbito — 10 di lunghezza — e 7 di larghez-
za? Non che molte e molte navi di commercio, nu-
merose flotte di vascelli e di fregate potrebbero si-
curamente e commodamente stanziarvi.

Una volta entrati nel porto, (e dimostrerò fra
breve quanto facile e sicuro esser ne debba l'ingres-
so) potrebbero i legni corrervi alla vela lunghe bor-
date, avvalersi senza tema del vento, preseeglier
l'ottimo ormeggio, e gittar l'ancora, afferrando do-
ve meglio talenti. Potrebbe ogni nave tenersi a lar-
ga distanza dalle altre, seguendo la forma ovale delle
sponde, ovver disponendosi in andane spaziose e re-
golari.

Nella maggior parte, se non in tutti i porti deb-
bono i naviganti per entrarvi ed ormeggiarvi, am-

mainar le vele e proceder lentamente per forza disgradante di abrivo (o vogliam dire velocità concepita) ovvero avvalersi del soccorso de' capi di corda, e dello aiuto delle barcacce, e della gente di terra, per gittar l'ancora dove meglio convenga. Veggasi in qual diversa felicissima condizione sarebbero le navi che verrebbero a ripararsi, a stanziare e svernare nel Porto di Varano.

Il pregio quindi più essenziale d'un buon porto, vò dir l'ampiezza dello spazio, tal sarebbe in Varano, che nessun altro porto mai ne conobbe uno eguale. Un piccol mare, in luogo di un porto qui si troverebbe; ma un mare non conturbato da procelle, riparato da' venti, e sicuro dalle avverse correnti.

3. I tre elementi della vita, della forza e del moto del naviglio sono il cielo, il mare, il fondo: propizi venti, mar tranquillo, e fondo sicuro: il cielo e il mare dan favore al suo moto, ed alla sua azione; vale il fondo a serbarlo incolume, nel suo riposo dalla furia de' venti, dalla correnzia dei marosi.

Sta la bontà dell'ancoraggio nella giusta proporzionale profondità, e nella tenacità sabbiosa del fondo, che accoglie le àncore. La diversa grandezza delle navi dimanda maggiore o minore profondità, sicchè molti porti, che accoglier posson trabacoli e brigantini, atti non sono a ricever fregate e vascelli, che pescano assai maggior quantità di acqua; e la variazion perenne del livello del mare operata dai venti, dalle correnti, e dalle maree, gran distanza

richiede tra la ehiglia ed il fondo. Questo poi esser dee *buon tenitore* o vogliam dire di suol duro e tegnente, scoglioso non già nè di roccia; perocchè nè l'ancora vi avrobbe presa, nè sarebbe possibile lo evitare che le gomene e le catene vi si rompessero, intorno ai scogli o tra le rocce avvicendosi.

È la marina sabbia preferibile all'argilla e alla belletta; chè la furia de' venti può far sopra queste arar l'ancora, sopra quella non mai. Ma ciò nelle baie, e nelle piccole cale; ne' porti chiusi non già, chè miti vi si fanno i venti, e forza vi perdono i marosi. Purchè quindi non ingombro da maeigni e roccioso non sia il fondo de' porti, posson le navi a tutta sieurtà ormeggiarvisi.

Or bene la profondità del Lago di Varano, ne'siti più bassi non è mai minore di quindici palmi; nei più vicini ai monti, va assai spesso oltre i cento; nel centro e verso levante, e quasi da per tutto supera di molto i trenta. Parmi che dippiù non debba bramar-sene, quando i vascelli di più alto bordo possono liberamente entrarvi e sieuramente ancorarvisi.

Nè in men buona condizione è il fondo del Lago; perocchè verso borea, cioè verso l'istmo è tutta sabbia marina, verso ostro, cioè sotto i monti, la sabbia meseesi all'argilla ed alla melma. Scogli non vi sono, nè rocce; ma salda e ben tegnente è la materia che forma per molti piedi la superficie del suolo.

I pescatori Rodiani e Carpinesi; che agiatamente

vivono della mirabilmente copiosa pescagione delle anguille, e le van cercando perfìn nella belletta, mi han date queste notizie; e ciò oltre a quello che me ne han detto i libri, le carte, ed il colore stesso delle acque cilestri e propriamente marine.

4. Se il porto è un luogo da ripararvi la navi, a buona ragione si richiede, che taccia in esso la furia incoercibile de' venti, che agitano fuori oltrapotentemente i marini flutti, e vengan meno i pericoli di quelli fortunali ovver di traversla, che a frequente perdita i navigli addueono.

Variano i venti (oltre alle imprevedibili istantanee mutazioni atmosferiche) secondo le stagioni e quasi periodicamente; od or prosperi, ora avversi spirano alle diverse navigazioni. Se non cho l'arte nautica sa d'ogni vento avvalersi; purchè troppo variabile o troppo furioso non sia.

Due sono i venti, che durante la ibernale stagione han predominio sulle acque dell'Adriatico, e quasi costantemente si alternano, vo dir lo scirocco ed il borea. Il primo di questi venti non è assai delle volte, se non la deviazione del maestrale, che vien giù impetuoso dagli Alti Pirenei nel Golfo di Liono, piega a Ponente nel canale di Malta, prendo poi la direzione di Libeccio nell'Arcipelago, di Ostro nell'imboccatura dell'Adriatico; e poscia, incanalato fra' monti, che cingon dove più dove men d'appresso questo mare, giunge fino al suo limite estremo, seguendo il rombo di scirocco. E di ciò proviene che

le navi, le quali partono da Marsiglia con vento favorevole (e come suol dirsi « *gira capo—gira vento* ») giungono a Trieste in pochi giorni sempre col vento in fil di ruota. Quest'aria, provenendo da calde regioni e dirigendosi verso le più fredde, naturalmente si condensa, trasformandosi in nubi le parti acquose che contiene; per cui lo scirocco nel mare Adriatico, e specialmente sulla costa boreale, raro è che non sia apportatore di pioggia.

Il Greco-levante mantien sempre il cielo coperto e piovoso, e con gagliarda forza spira in Trieste, in Fiume, e su tutta la linea del Quarnero, e riesce quasi sempre pericoloso; perocchè un naviglio ridotto in condizione di non potersi sostenere all'orza, poggiando, si trova in breve tempo sulla costa italiana, dove sono searsi i buoni ancoraggi, e i luoghi del rifugio. Giova perciò che i naviganti costeggino la Dalmazia, per trovarsi sopra vento, e ciò tanto nell'entrata che nell'uscita; benchè in questo secondo caso trovino (siccome or ora dirò) la corrente periodica marina. Il Greco, ed il Greco-tramontana son furiosi; ma ordinariamente asciutti freddi e costanti. Questi furiosi venti provengono dalla differenza della temperatura dell'aria, dalla sommità dei monti sassosi e nudi dell'Epiro, e dell'Albania al mare, essendo questo nel verno più caldo, epperò l'aria soprastante più rarefatta, mentre sull'alto dei monti ella è più assai densa. E con ciò si spiega perchè la Tramontana precipita da' monti dell'Istria

sopra Trieste, ed impetuosamente ne seonvolge il golfo, e poi gradatamente perde sua forza allontanandosi da terra; e spesso aecade lo equilibrio, e quindi la calma, e poeo dopo il vento di scirocco che debaeca ne' paraggi di Lissa.

Nella state poi il vento predominante nell'Adriatico è il Maestro, il qual cominea alle dieci del mattino, e termina col tramonto del Sole; il che dimostra quanto sia possente il calore de' eircostanti monti per chiamar giù l'aria fredda delle boreali regioni.

Le navi, che escon dall'Adriatico in questa stagione, corrono col vento in poppa, e possono tenersi e poggiare sul littorale italiano, trovando colà sempre favorevole la corrente.

Non così quelle che entrano, che han sempre contrario il vento, epperò si approfittano delle notturne brezze, che vengon da terra e d'altri venticelli variabili per proseguire il loro viaggio.

Son questi, che ho descritto, i venti che spirano generalmente sull'Adriatico. Peculiarmente poi sulla spiaggia di Varano predominano il maestrale, che vien dalle coste dell'Istria, ed il Greco-levante che procede dalle boeehe di Cattaro.

Il vento fortunale poi è per questo littorale quello di Levante, che vien dalla costa Epirotica; s'incanala nello Adriatico, e con grande impeto investe le terre Pugliesi, ed il resto delle spiagge boreali dell'Italia. Bene di ciò si argomenta quanto singolarmente felice esser vorrebbe la condizione del Vara-

nese porto, protetto com'è da ogni specie di vento, non dirò già dannoso o pericoloso, molesto alla stazione delle navi, che verrebbero a gittarvi l'ancora. Ed eccone la dimostrazione.

Di Ostro non occorre ragionare; perocchè trovandosi il Lago a ridosso dell'Appennino Garganico, che giunge a 2000 piedi di elevazione, e termina nelle non basse pendici del Bagno, del Puzzone e della Fascia, in modo veruno vi si fa sentire, e quasi puoi dir che non esista, per tutta questa boreale regione. Da Ponente scende al mare con elevate, continue disgradanti pendici il Gargano, tutto cingendo il manco lato del Lago con lo Sfrizzo, il Pascilupo, la Punta del Cavuto e Varosello, che s'innesta alle eminenze del Devio, il qual mette radici nelle marine acque. Da Levante sorgono, e grandeggiano i monti di Vico ed Ischitella; i quali terminano sul mare con la rupe, sulla quale è fabbricata la città di Rodi. A Borea cessano affatto i monti, e subentra la sponda marina; ma una lunga linea di terra alta dieci piedi sul livello del mare, e larga almen mezzo miglio, se non dal vento, da'dannosi suoi effetti il porto protegge.

Tutti i vantaggi della tranquillità di un lago a me par che godrebbero in questo porto i navigli, congiunti a quelli che i troppo grandi laghi dell'Italia superiore e dell'Elvezia indarno è che desiderino, vò dir la felice esposizione, e la protezion sicura da'venti. E se consideri poter l'ampiezza e la pro-

fondità di questo porto dar commodità di ormeggio, variabile secondo i venti e le stagioni, scegliendo quello, che dai spiranti venti meglio venga dai circostanti monti protetto, tu troverai, un pari non esservi tra tutti i porti conosciuti.

5. L'ultima condizione ordinariamente richiesta ad un porto è che si trovi in tal sito che si possa facilmente fortificare per tenerlo a coperto da un bombardamento. Ed io non so vedere qual porto sarebbe meglio suscettivo di fortificazione quanto questo di Varano.

Facilmente ed egregiamente si fortifichino i porti, allorquando nel piano non giacciono, ma sono, siccome questo è, dominati da monti, che protendendosi assumon forma di angoli salienti e dominanti; perocchè nè puòingersi ad offesa quel punto, che è già ben cinto a difesa; ed alla distanza dal porto alle sue fortificazioni esteriori si va naturalmente a congiungere quella della massima gittata delle artiglierie che le muniscono. Laonde io mi persuado, che i fuochi di due fortezze sulla costa del Devio, verso Calaroscia, e sul colle di Rodi, verso Cocchiara farebbero più che difficile impossibile l'impresa di una nemica espugnazione. Per evitar poi lo approssimarsi di navi bombardiere, opera opportuna sarebbe il munire l'istmo di grossa artiglieria, e basterebbero un cinquanta pezzi di grosso calibro per torre al nemico ogni possibilità di attacco. I proiettili di que' cannoni colpirebbero a fior d'acqua le navi

ostili e la bassezza dell'istmo malagevolmente permetterebbe agli assalitori lo smontarli, niente quasi dal mare l'istmo elevandosi, molto dal livello delle acque sublimandosi il corpo delle navi. Nè qui sarebbe a temersi un attacco alle spalle, perocchè nè strade ei sono per le quali possa valicar l'artiglieria, e bene possono munirsi a difesa tutti i sbocchi delle vallette, tutti i culmini delle colline. Aggiungi che questa fortificazione della costa Varanese verrebbe a compiere il sistema di difesa litorale, che collegandosi alla cittadella di Pescara, ed al forte di Termoli, progredirebbe col Castello di Manfredonia, e con quelli di Barletta, di Trani, di Bari, e di Monopoli. Disarmati, tranne quel di Pescara, or sono que'castelli; ma noi ragioniam de'casi di guerra; e certamente a festa, e ad ornato non vennero dispendiosamente edificati que'magnifici arnesi di guerra; epperò bene potrebbero essere nuovamente muniti di opportune artiglierie. Pare a me quindi che ben risponda alla condizione della difesa la elezione del sito per un porto militare; anche senza la convenienza strategico-politica, che mi farò più giù ad esaminare.

CAPO III

SOMMARIO

- 1.° Importanza strategico — militare del porto di Varano — 2.° Esso avrebbe tutti gli elementi di un gran cantiere navale — 3.° Rada — 4.° Effetti che produrrebbe sul commercio di queste province —

1.° Il porto di Varano avrebbe, secondo che io penso, l'incalcolabil vantaggio di esser propriamente la chiave dell'Adriatico; e risolverebbe col fatto l'ardua quistione, tanto acutamente dibattuta in dritto da Seldeno e da Meursio, intorno al *Mar-chiuso* e *Mar-libero*.

Quali popoli, oltre il nostro per posizione geografica, han dominio di coste su questo mare? Prima che la nazione italiana raccogliesse in uno le membra sparse, i soli che vi avessero dominio, oltre i popoli di queste province erano i Romani, i Veneziani, i Triestini, i Croati, i Dalmatini, gli Epiroti. Or bene i Romani non ebbero naviglio militare fin oggi; ed ora, se ne avranno uno, e se avranno pure una marina mercantile di qualche importanza, sarà la marina italiana chiamata dalla Provvidenza a più alti destini.

La potenza navale de' Veneziani son molti secoli che andò a congiungersi a quella di Tiro, Sidone e Cartagine; nè certo era sperabile che per opera Te-

desca, ritornasse potente sui mari l'alato Leone di S. Marco. Ora le speranze dei Veneti sono quelle d'Italia. La Croazia, la Dalmazia e l'Epiro navi non hanno, che da piccolo cabotaggio ovver da pesca. Solamente Trieste e Fiume han legni mercantili, ed aveano alcuni anni indietro due fregate e quattro corvette con taluni piroscafi, atti a volgersi in condizione di navi da guerra. Ma può l'Austria improvvisarsi sì tardi potenza navale, e sostenere senza disgradarne il confronto, non dirò con la marina italiana; ma solo con l'antica marina napoletana, che ha indubitatamente la gloria di aver continuati i fasti gloriosi di quella di Amalfi? L'Austria che è una incomposta accozzaglia di popoli di diversa famiglia con lingua, fede, leggi e costumi differenti; che mal si argomenta a dar prevalenza alla forza sul dritto; che a stento, e certo non durevolmente proteggesi dalle interne sollevazioni e dalle esterne antipatie; l'Austria, che non avrebbe vista di mare se non forzando l'Italianissima Venezia, l'Istria, e l'Illirio, Italiani anche essi, ad accomodarla de' loro porti, delle loro navi, dei loro marinai, l'Austria potrebbe sol che lo volesse, conseguire primato navale sul mare Adriatico a fronte non dirò dell'Italia, che sarebbe dir troppo, ma solamente di Napoli, che dopo aver per secoli dominato i mari con le navi Amalfitane, Gaetane e Baresi, conta oggimai mezzo secolo di potenza navale, con grosso navilio, e con uomini di mare di ben pregiato valore? Siamo adunque soli,

soli veramente nel mare Adriatico, nè alcun altro popolo finitimo può contrastarcene in fatto se non in dritto lo impero.

Non così nel Tirreno, nel quale siam vinti da alcuni, siamo in rivalità con altri popoli, che ne han dominio. Gl'Inglesi ne han la chiave in Gibilterra, ne hanno il cuore in Malta, i piedi sulle Isole Ionie. I Francesi han Marsiglia, Tolone o l'Algeria con la verae alleanza di Tunisi, e la sieura deferenza dell'Egitto, potente per immenso e ognor crescente naviglio militare. Prima che il regno d'Italia sorgesse a infonderei una vita novella, era Genova eui buon porto, esteso commercio e buona copia di militari navi davan dritto a contrastarcene il primato; era Livorno con molta floridità di commercio orientale; era Roma perfino a cui il porto di Civitavecchia dava mezzi e favori al suo traffico nel Tirreno. Ora che Genova, Livorno, Napoli, e fra breve Civitavecchia, non possono, non debbono ad altro primato aspirare che a quello della marina italiana, molte rivalità minori son venute meno, ma quelle aneora rimangono con Francia, e Inghilterra. Tra questi popoli, almen per ora, come mai avvisar ei potremmo di gareggiar di dominio di mare? Sarebbe codesta incompotabil follia, alla quale per buona ventura, nessun eh'io sapia aprì l'animo finora. Non così nell'Adriatico; dove, giova pur che lo ripeta, siamo affatto soli, e dove potremmo sì ben fortiscare e premunirci da non aver giammai a temer gare e competenza da nessun'altra nazione.

Ed ora che la industria speculativa de' mercatanti Europei ha aperta la mente al pensiero di far più corto per lo Egitto il cammin delle Indie ai traffichi orientali, quale sterminata importanza verrebbe ad acquistarne l'Adriatico, per lo quale quel viaggio avrassi a compiere? Trieste se ne avvantaggerà oltre misura, se pure rimarrà tedesca; ma Trieste non ha un porto come questo sarebbe di Varano; che nè c'è ampiezza, nè sicurezza, ci si trova. Io per me credo che pochi giudiziosi restauri a' porti della Terra di Bari ed a quelli di Terra d'Otranto, congiunti al gran porto Varanese, tal produrrebbero felice mutazione nelle condizioni della nostra marina militare e mercantile, da venirne quasi raddoppiata la sua presente importanza. Basti intorno a ciò.

2. Tutto quel che richiedesi per elemento d'un gran cantiere navale, senzachè non potrebbe rispondere degnamente alla sua importanza strategicomilitare, in copia trovasi eziandio, quasi apparecchiato dalla natura, ne' luoghi circostanti al nostro porto Varanese.

Immensi, stupendi boschi di quercia rovere, di cerri, di elci, di farnie cuoprano il dorso del Gargano, e vengon fino alla marina sponda. Nel bosco di Lumbro, che è alle spalle del Lago, mi mostrarono un cerro sì alto, che un colombo poggiato sulla sua cima sarebbe oltre la gittata comune dell'archibugio. E nel lago mi fecero vedere un sandalo, che avea dieci palmi di spessezza, assicurandomi, che

ce n'erano altri molti anche più grossi nelle vicine selve. Per difetto di opportune notizie statistiche dir non saprei qual fosse la estensione della region boscosa del Gargano; questo so bene, che per quattro giorni di viaggio per le sue meno alte pendici, io non feci che traversare fitta boscaglia, ed alla ammirazione, ch'io ne mostrava, sorridendo le guide mi dicevano, non esser quelli i più grandi ed estesi boschi del Gargano; crescerebbe, aggiungevano, la mia meraviglia, se percorressi le superiori regioni; sacre foreste, che non provarono i danni de' devastatori, e degl'incendiatori della marina.

Il prezzo del legname da costruzione ne' cantieri di Napoli e di Castellammare cresce del doppio per la enorme spesa del trasporto, mentre qui e sarebbe assai minore quel prezzo, e spesa di trasporto non si pagherebbe. Nè solamente il legname qui abbonda; abbonda anche la pece ed il catrame. Il pino silvestre è indigeno del Gargano; vi cresce a grande elevazione; si moltiplica oltre misura e cuopre immense regioni, sia nelle profonde valli, sia nelle brevi pianizie, e sia negli alti culmini de'monti. Ma pochi son coloro in questi paesi Garganici, che si danno non dirò già alla coltivazione (chè coltivazione non ammette il pino silvestre, e superbo la mano dell'uomo ricusa) alla estrazione del preziosissimo liquido, che sotto la sua cortecia e nel suo midollo serba quell'utilissima pianta. La pece, il catrame, la teda, la peccola, l'acqua di ragia, la rosapina, l'olio di te-

reentina, che da quei pini si estraggono, è forse, per quanto intesi e mi persuasi, la millesima parte di quella quantità che questi boschi potrebbero dare, ove più ne crescesse la industria, e maggior cura vi si adoperasse intorno; ove men frequentemente per malvagità o per incuria non vi si apprendesse il fuoco, ed ove se ne aumentassero le ricerche. E da molti signori de' paesi del Gargano più volte udii ripetermi, che se quel che far si dovrebbe, si facesse, a tutti quasi i bisogni della nostra marina mercantile e della nostra militare marina sopperir potrebbero codesti pineti Garganici, nè più saremmo tributarij di Bergen, e Drontleim per la pece ed il catrame.

Tra le metalliche sostanze, che il sagacissimo nostro Professor Pilla ritrovò nel Gargano, grande abbondanza egli vide di pirite di ferro; epperò faceva argomento, gran copia di siffatto metallo contener dovessero le viscere del monte. E quel che io lessi nella dotta relazione di quel valente geologo, mi fe' dar tutta fede alle parole del mio povero amico Leonardo Cera (scuopritore de'marmi ed alabastri Garganici) il qual mi diceva, esser sostanza metallica quasi comune ne' filoni delle terre del Gargano il ferro, poca spesa richiedersi per estrarlo da' suoi involucri; epperò arricelir dovesse quella industria il bene avvisato speculatore, che saggiar la volesse. Tra le produzioni industriali del Gargano sta in luogo principale la tela di lino e di canape. Rodi, Vico,

schitella, Cagnano, Carpino e S. Nicandro filano eccellente tela, che di molto supera per la forza e compattezza dell'ordito, se non per l'appariscenza quella che ci vien di fuori. Casa non trovi del popolo di questi ameni paesi, dalla quale non esca col canto della tessitrice il rumor della spola, che corre sul telajo; nè casa c'è di signori dove a pompa non ti si mostri sulla ospitale mensa e sul soffice letto la magnifica tela di questi luoghi. Sembra spontanea e direi quasi indigena produzione del suolo questa della tela: e di bei profitti vi fanno su i mercatanti pugliesi, che ne fan conserva e traffico.

Or che altro mai si vuole per la opportunità d'un cantiere, che tutti qui troverebbe congiunti gli elementi delle navali costruzioni? Legname, ferro, pece, tela. E tutto ciò in abbondanza; e tutto ciò quasi sotto la mano; e tutto ciò a mitissima ragione di spendio! Qual paese del vecchio e nuovo mondo godette mai e gode della singolare, fenomenale opportunità dello avere affianco ad un vastissimo e sieurissimo porto naturale, gli elementi tutti per costruire, armare, alberare, munire, rimpalmare, impegolare e poi varare in tutta sicurtà un gran numero di grosse navi da guerra, e da commercio? Per vittovagliare e provveder d'acqua le flotte dove trovar si potrebbe una pit acconcia stazione? Non meno di trentadue sorgenti di purissime acque entrano nel Lago di Varano, oltre alle tre fiumane di Cagnano, di Carpino, e di Correntino. Di biscotto

dove sarebbe più opportuno l'approvvigionarsi, che nella Puglia Daunia? Ed è per questi monti di glandifere querce sì estesa la industria de' maiali, che potrebbe offrirne salagioni ad una intera flotta militare. Un porto a me dunque par che vorrebbe esser questo di Varano, il qual tutti i numeri in sè comprenda, che ad una militare stazione meglio si addicano.

3. Un'altra necessità dei porti è la rada, che è quello spazio di mare preccedente i porti, dove le navi possano stare in condizione meno insicura che al largo. *Il n y a pas de bon port sans rade* è un adagio francese, che costata la necessità di un'ampia e sicura rada, che il porto preceda. Essa può essere più o meno capace, più o meno sicura, ma debbe sempre trovarcisi. Se per rada s'intenda uno spazio di mare precedente il porto, in questo ci ha come in qualunque altro. Se poi s'intenda sotto questo nome un luogo dove le navi si tengano al sicuro da' venti prima d'entrare nel porto, è manifesto siccome di esso non abbia mestieri il porto di Varano. Le rado sono più che necessarie indispensabili pe' porti di non molta capacità, ovvero di malagevole ingresso, ma per quelli, come questo sarebbe di Varano, sono affatto inutili. Non vi ha porto al mondo che abbia come questo trentadue miglia di circonferenza, e che abbia come questo (e lo dimostreremo più giù) un sì facile ingresso. Qui la rada è nel porto, e il porto nella rada; e tanto vale uscir di porto in rada, o lo

entrar di rada in porto, quanto muoversi e far rotta dallo interno allo esterno, e viceversa. Nè inopportunamente va qui rammentato il provvido uffizio de' piroscafi rimorchiatori per uscir dal porto nei giorni del massimo furor del vento di traversia. Tutti i grandi porti dell'Oceano e molti ancora del Mediterraneo ne son provveduti, e per essi ogni difficoltà di forzoso indugio è tolta alle navi. Pongasi che da Pozzuoli a Miseno fosseci una diga naturale, e che questa si aprisse per dare ingresso alle navi, chi si avviserebbe di desiderarvi una rada? Potrà esser quistione di maggiore o minore ampiezza della bocca del canale di entrata, della sua forma, della sua esposizione, ma non ci sarebbe chi avvertisse la mancanza della rada; perocchè cotesto porto Baiano conterrebbe in sè benanche la rada.

4. Or vediamo gli effetti, che questo porto di Varano produrrebbe sul nostro commercio.

Il nostro paese più eminentemente agricolo che industriale, non reca su' mercati stranieri se non granaglia, olio e lana. Delle altre produzioni non occorre tener ragione; perocchè, tranne il vino, non tutte bastano a sopperire agl' interni bisogni. Or qual' è provincia che metta in commercio più grano e lana della Capitanata? Nè è solamente il grano delle sue terre e la lana delle sue pecore, che serbansi in questa provincia, ma il grano e la lana benanche di molte altre province; poichè una parto degli Apruzzi, e tutto il Contado di Molise, con le

regioni boreali della Basilicata e dell'Ulterior Principato mandano i loro grani nelle Fosse di Foggia, in quelle di S. Severo, e ne'magazzini di Manfredonia. Delle lane è quasi esclusivo il mercato nella fiera di Foggia. Le province poi olearie, senza tener ragione degli oliveti immensi di tutte le pendici e convalli Garganiche, per piano e comode strade, in breve tempo e senza molto spendio, possono versare in Capitanata i loro olii. Laonde mi sembra che ben possa dirsi stare in Capitanata il centro del commercio attivo di tutte queste meridionali province. Il transito da Varano a Trieste si farebbe per appositi piroscafi, o di Trieste per le tante strade Germaniche, circolerebbero le nostre derrate per tutta l'Europa, ovunque la opportunità commerciale il domanderebbe. Il commercio con le province settentrionali del Regno, con le coste dell'Istria, con la Dalmazia, con l'Albania, con le Isole Ionio, con la Grecia un miglior porto trovar non potrebbe sopra tutto il litorale che guarda l'Adriatico. Il commercio con la Turchia e con l'Egitto del Varaneso porto, mirabilmente acconcio ai loro bisogni, farebbe scala. Che se anche di un Lazaretto sporco si volesse il beneficio, supplirebbero gl'isolotti di Tremiti, (le Diomedee), che di poche miglia son distanti dalla spiaggia di Varano, e che potrebbero molto opportunamente, per la loro posizione, servire a uno scopo siffatto. La regione Garganica dà presentemente olii, grani, legumi, carrube, cedri, melaranci, tele, legname, carboni, potas-

sa, pece, calrame, trementina, acqua di ragia, manna; e con piccoli legni vanno gli arrisicati marinai di Rodi e di Vieste a recar parte di queste derrate sulle coste dell' Istria e della Dalmazia a Corfù ed a Zante.

Ma qual grande incalcolabile impulso non verrebbe dall'apertura del porto di Varano alle industrie di questi felici paesi, che circondano il lago, e che contano non meno di 45000 abitanti, esertissimi la più parte delle cose navali, eminentemente operosi tutti e sagaci, e d'un'audacia singolare? Sarebbo per opera del porto mutata affatto la condizione economica di questa importante regione, d'aria oltre ogni dire salubre, partecipante del favor delle brezze marine, e delle vivificanti aure, profumate delle esalazioni resinose del pino, e del soave odor dello arancio. Si è tante volte e per sì lungo tempo detto, che egli è oggimai soverchio il parlare, della utilità immensa che trarrebbe il commercio da una strada ferrata la qual congiungesse i due mari Italiani; nè offerte mancaron mai di società forestiere, che nella grande impresa allogar volevano i loro capitali. Ora quest'opera non è più una lontana speranza, ma un certo beneficio, che tra breve ci verrà dalle mutate condizioni politiche del nostro paese. Allora sì che il Varanese porto dispiegherebbe tutta la sua importanza nel commercio italiano, divenendone emporio pe' traffichi d'Oriente e d'Occidente. Trieste disterebbe sol tre giorni da Napoli: e in poco

d'ora col tagliamento dell'istmo di Suez avrebbero l'Italia il primo mercato del commercio Europeo, ritornando regina del Mediterraneo. Tutte le ardite non compiute strade su pe'gioghi e dentro le valli del Gargano, avrebbero, non sò dubitarne, uno spedito compimento, allorchè eseguito sarebbe questo porto. Oltre misura crescerebbe il numero de'nuovi abitatori di questi luoghi, e novelli paesi sorgerebbero di gente solerte ad agiata, che di vita più lieta gioconderebbero questa regione. Ed oh! come si saprebbe, e si vorrebbe allor trarre profitto dalle tanto sorgenti e fiumane, che solcano ora inattive queste terre circostanti al Lago, alle idrauliche industrie addicendole. Le cave del marmo son quasi l'unico elemento della ricchezza di Carrara. Ora il Gargano ha quarantatrè cave di alabastro d'ogni specie, e d'ogni tinta, oltre a' marmi preziosissimi recentemente ivi scoperti dal Cera e dal Ricco; ma la mancanza di apposite strade, l'inecuria del caduto Governo, ed il difetto di volenterosi capitalisti fece rimaner sepolti que'rarissimi tesori. L'affluenza delle navi nel porto di Varano, e la opportunità degl'imbarehi tollererebbe mai tanta jattura?

Oh! io vorrei ben che passassero nell'animo di chi potrebbe recare ad atto il mio progetto tutte le immagini di prosperità nazionale, che al mio pensiero spontanee si affacciano allorquando, ed è assai spesso, io considero quale e quanto sarebbe questo Porto di Varano!

CAPO IV

SOMMARIO

1. Come il Lago di Varano si possa agevolmente volgere in porto —
2. Prima idea — 3. Se siavi pericolo d' interrimento del porto o di colmamento per la impurità delle acque — 4. Se apertasi la diga possa essiccarsi il Lago — 5. Della spesa che vi occorrerebbe — 6. Nuova idea — 7. Conclusione.

1. Debbo ora tener ragione del modo come il Lago di Varano abbia a volgersi in porto; cioè come possa aprirsi un ingresso facile e comodo a' navili, dove e in qual modo debba essere eseguito. Ma per ciò fare ho mestieri di esaminare quali siano le correnti che dominano lunghesso le coste australi dell' Adriatico; sicchè bene si paia e da sè stessa si riveli quale esser debba la miglior postura, la direzione e la forma di cotesto ingresso.

Comincia l'Adriatico, nel lato italiano, dal Capo Otranto, e nell'opposto lido dell'Albania dal Capo Linguetta; si estende per 420 miglia marittime verso maestro con una larghezza media di 94 miglia, abbracciando non meno di 3950 miglia quadrate geografiche. Le coste dello Adriatico si presentano sotto diversi aspetti e son di natura affatto varia fra loro. Imperocchè dal Golfo di Trieste, lungo le coste Istriae, Croate, Dalmatine e Turchesche trovansi in gran copia secche, scogli, seni, porti ed isole: assai pro-

fondo vi è il mare ; epperò gli abitanti di quel litorale con gran profitto si danno alla pescagione ed alla navigazione ; mentre la costa italiana è bassa , sabbiosa , maremmosa , e pochi e malsicuri ancoraggi presenta alle navi di molta immersione . Tutta la costa poi borco-occidentale dell'Adriatico da Monfalcone a Rimini forma una incessante seguola di delta fluviali , che trasportano al mare le materie sabbiose delle Alpi , dando causa a sì grande arrenamento , che le antiche piazze marittime Aquileia , Pordenone , Adria , e Ravenna furono col correr de'secoli tramutate in città affatto mediterranee . Il contrario avviene sulla spiaggia , dove ha luogo un perenne dilavamento , il quale per altro per la predominante formazione della pietra calcarea delle Alpi , non fa progressi meritevoli di menzione .

Tre movimenti sensibili e regolari hanno le acque dell'Adriatico , il flusso , il riflusso , e la corrente che rade le coste . Periodici e costanti sono i primi , succedendosi alternativamente col crescere e decrescere delle acque , ed incontrano la corrente senza arrestarla , quasi ad angolo retto ; se non che il flusso la spinge al lido ed il riflusso ne l'allontana ; e la differenza fra l'alta e bassa marea varia da uno a sette piedi . Perenne è la corrente litorale , ed entra nell'Adriatico lungo le coste dell'Albania , della Dalmazia , e dell'Istria ; da Trieste si volge poi verso Venezia , e da quelle spiagge piega verso Scirocco , radendo la costa Italiana . E di ciò proviene , che in

parità di circostanze di vento e di mare i piroscafi, che partono da Trieste per Venezia fanno sempre un viaggio più breve di quelli che da Venezia vanno a Trieste; perocchè nel primo caso essi hanno la corrente litorale favorevole, nel secondo contraria. Per goder quindi il beneficio di queste correnti, i navigli, che dal Tirreno vengono alla volta di Venezia o di Trieste, si tengono ordinariamente verso la costa orientale, mentre quelli che escono dall'Adriatico preferiscono la costa occidentale. Questo movimento del mare sta in immediata connessione con la grande corrente occidentale del Mediterraneo; che, originata nel Mar Nero dall'affluenza del Danubio, del Dnieper, del Dniester, del Pruth, del Don, e di altri fiumi minori, sbocca, radendo le coste Europee, nell'Oceano Atlantico, presso Gibilterra: mentre la corrente orientale irrompe sulla costa Africana, e radendola, si va poi perdendo nelle acque dell'Egeo, nella corrente occidentale.

Assai ben chiaramente da quel che esposi apparisce, siccome opportuna oltremodo esser debba la postura del Porto di Varano, sia pe' legni, che vengono dal Tirreno e dall'Egeo, sia per quelli che partono dall'Istria, e dall'Italia Superiore; perocchè questi ultimi trovano il porto, seguendo e andando ai versi della corrente litorale; e pe' primi assai agevole addiviene, dopo aver corso lungo le coste Dalmatine, col favor della opposta corrente, il virar di bordo, ed entrando ne' rombi di N. N. O. di N. O.

e poi di Ovest, gittar l'ancora nel porto col vento in fil di ruota. La sporgenza in mare della penisola del Devio, che domina il lago tra Ponente e Maestro, offre un ostacolo non lieve allo imperversar del fortunale Levante, rifluendo, epperò perdendo sua forza sulle navi, che al porto si avvicinano; nè temibile, anzi propizio è quel l'impeto di Borea; peccchè tende al porto in diritta linea e eeleremente alle tranquille acque dell'immenso e sicuro porto le navi sospiagne. Il vento propizio di Ponente e di Maestro congiunto alla periodica corrente fa breve e sicuro il viaggio dall'Istria e dalla Superiore Italia. Il vento contrario di Levante e di Greco vien fatto più mito dalla corrente litorale per que' che vien dal Jonio e dalla Morea. E per tal modo la corrente o i vantaggi aumenta, o mitiga i svantaggi, e le difficoltà diminuisce. Che se poi alla deriva della corrente un impetuoso ponente si aggiunga, supplirà la nautica perizia del pilota, il quale andrà ad incontrare la opposta corrente sulle coste della Dalmazia, e pervenuto ne' superiori paraggi, s'avvierà difilato con vento e mare propizii, verso il porto di Varano.

Senza buona ragione così a lungo non m'intrattenni nel discorso di venti e di correnti, poiechè sta veramente, secondo ch'io penso, nella sola apertura del basso e breve istmo di Varano la formazione del mio porto; il resto lo farebbe la natura con le imponderabili e pur siewe sue forze. È bello, è singolare, è propriamente provvidenziale il creare un gran

porto, senza altra opera, senza altra spesa e fatica che lo escavare e forare una stretta lingua di terra limosabbiosa !

Or bene in qual punto, e con qual direzione di bocca seguir dovrebbe il traforo?

2. Manifesterò qui la prima idea che m'ebbi del Varanese porto, come quella che nel presente lavoro non ha solo una storica importanza, ma eziandio un valore artistico, per averla lungamente meditata. Una nuova idea ne ebbi più tardi, e ne farò anche la esposizione prima di por termine al presente lavoro. Gli uomini d'arte, coloro i quali son propriamente chiamati a formulare un progetto, terranno conto così dell'una come dell'altra, e quale ad essi sembrerà meglio accettabile, potrà essere agevolmente attuata.

Il punto, nel quale a me parve dapprima doversi forar l'istmo, per dare ingresso al nostro porto, è lo estremo del lato orientale, verso Rodi; e ciò per molte ragioni. Stà la prima nella bassezza e brevità che è la massima su tutta la linea; avendo 2200 palmi al più tra lago e mare, per una elevazione di quattro o cinque dal loro livello. Ed è di ciò chiaro argomento il vedere che una foce piccola, che meglio la diresti un canale anzi un cunicolo, qui già trovasi aperta per la comodità della pescagione, e per essa presentemente comunica il mare col lago. In secondo luogo, per quanto potetti osservare, il lago è qui più assai profondo; epperò forza più efficace vi acqui-

sterebbero i flutti, per compicervi con la perenne lor correnzia la escavazione del canale. Da ultimo, essendo fortunale su questa spiaggia il vento di Levante, il monte di Ischitella e la collina di Rodi, che n'è la più bassa pendice, riparerebbero l'ingresso del porto alla prima virata di bordo delle navi, sicchè allo imperversar del vento succederebbe quasi istantanea ed immancabile la calma. A borea, meglio che a qualunque altro punto della rosa de' venti, io mi avviso che esser dovrebbe rivolta la bocca del canale; perciocchè essendo qui sempre impetuoso e disordinato, siccome già dissi, ogni vento di Levante, nè minore impeto ed incostanza esercitandovi il Maestrale, non può farsi a sicurtà che col solo vento di Tramontana, il quale serba sempre costanza nella sua foga, dà serenità di aere, ed equabil movimento imprime alle onde marine. Oltrechè a' navigli che rimontan l'Adriatico, e s'avvalgono del favor della corrente delle coste della Dalmazia, giova trovare propriamente di contro alla rotta che seguono, virando di bordo all'altura di Lissa, la bocca del porto.

Ma ciò non è tutto quello che si domanda per la sicurezza e facilità dell'ingresso e della uscita; perocchè venti ci sono, sì costantemente e violentemente avversi alla rotta del naviglio, che per molti giorni talvolta si oppongono alla sua entrata od alla sua uscita; e se in questo caso secondo gravi noverimenti provengono allo interesse del commercio,

frequente causa di naufragio diventa quel forzato indugio. Or la speculativa industria dell'arte idraulica ha trovato efficacissimo mezzo ad ovviare quei danni e superare que'pericoli nella costruzione di un gran *Molo protettore* (che i Francesi chiamano *Avant-jetée*) alla bocca del porto. Trovasi questa la mercè di siffatto utilissimo magistero, quasi raddoppiata, ed esposta a due opposti venti; chè, se il vento spiri da un lato e fuorecluda il mare, può la nave uscir dalla opposta bocca con vento propizio, e se da una bocca spiri vento contrario allo ingresso, sarà facilissimo il cangiar direzione, ed avvalersi dell'altro opposto. Oltrechè il molo protettore vale efficacemente a tutela, sia della costa, sia delle opere d'arte costruite allo ingresso del porto, e dall'impeto degli irrompenti marosi fa immuni le navi più prossime al mare. Tutti i porti dell'Oceano han moli protettori; e quel di Civitavecchia nel Tirreno non ha vita, se non per lo molo che lo precede. Il Porto Varanese avrebbe questo di singolare, che giammai sarebbe alle navi interdetto l'ingresso; peccchè i monti, che ad ostro il cingono a sterminata elevazione, lo riparano da'venti de'due quadranti australi; e mentre lo Scirocco e il Libeccio imperversano sulle opposte sponde della Dalmazia, basta alla nave lo approssimarsi per trenta miglia alla costa Pugliese per sentirne diminuita la forza, ed a quindici miglia dal Gargano cessa del tutto il vento, e subentra la calma. Non così per la uscita,

*

che Borea, Maestro e Greco possono frequentemente impedire. Or bene col molo protettore, allorchè spira Maestro, liberamente uscirà la nave dalla destra bocca; e prenderà la sinistra, allorquando Greco imperversa; nè di Borea ha a temere, quando, uscendo sia a destra, sia a sinistra, non la prora, ma solamente il lato gli presenta. La lunghezza, l'altezza, la forma, e la inclinazione sulla costa del detto molo protettore, dovrebbero essere per appositi studi determinati dall'arte. La spesa vorrebbe essere assai lieve, quando si rifletta, che può quel molo ridursi a semplice seoglieria, e che i monti, da' quali quei seogli debbono trarsi, trovansi sul mare. La lunghezza del canale esser dovrebbe di 2200 piedi; 250 sarebbero una convenevole larghezza, e se errore c'è in questa misura, assai lieve lo estimo per tenerne ragione. Dirò fra breve della economia, e della facilità della impresa: ora è mestieri risolvere alcune difficoltà.

3. Egli è un frequente quasi immancabile effetto delle periodiche correnti la corrosione, ovvero il colmamento delle spiagge; locchè nasce dagli ostacoli che incontrano, dalla natura delle terre che investono, ovver dalle foci de' fiumi che sostanze terrose e vegetabili al mare trasportano. Tranne questi casi passa oltre la corrente, nulla dando e nulla togliendo, lungo la costa; specialmente ne' luoghi, che una penisola sporgente alquanto dal lido, dalla corrente protegga; perocchè quella penisola e fa men

celere l'impeto della corrente, e riceve ed arresta nell'opposta sua pendice le sostanze che le acque trasportano. E ciò avviene precisamente sul litorale Varanese. La corrente periodica occidentale che accoglie le non troppo melmose acque del Biferno e del Fortore, e le andò man mano nel suo cammino depurando, per depositi lungo la spiaggia da Termoli a Campomarino, e da Lesina al Capo Miletto, trovò indi l'ostacolo del monte Devio, ed alla sua base occidentale depose quel che ancor le rimaneva di torbido; ed ecco che ella sen viene con più mite ed equabil movimento, purificata di limo o di sabbia quasi a morire sull'istmo precedente il lago di Varano. Grande ed imponderabil vantaggio offro adunque la penisola del Devio, per volgere in bene la periodica correnza del flutto; che benefico alla navigazione nè rode terre, nè accumula sabbie sull'ingresso del porto. E che qui non siano a temer colmamenti, più che ogni altra pruova, ce lo dice il fatto; chè nè la storica tradizione, nè la memoria dei viventi ricorda alcuna alterazione di aumento della larghezza dell'istmo, il quale è sempre rimasto qual era, brevemente conterminato da' marini ciottoli; nè cangiamento nel color delle acque si scorge per opera delle alluvioniche correnti fluviali; perocchè nè ha sbocchi di fiumi vicini, e depurate qui giungono le acque dell'Adriatico.

I dannosi effetti della *Resacca* temibili qui non sono; sia perchè non in breve ed esiguo golfo, nè

in chiusa rada quì i marosi fluiscono, ma in ampio e libero mare si spandono; e sia perchè la lunghezza della costa non consente lo arrestarsi delle terreo sostanze. Onde a noi par dimostrato che pericolo non ci sia d'interrimento. Ma siccome questa obbiezione potrebbe tornarci contro per altri argomenti, crediamo debito nostro di esaminarla da tutti i suoi lati possibili.

Tutte le cause d'interrimento conosciute sono i venti di fronte, i torrenti interni, le alluvioni fluviali, il fiotto del fondo, le correnti e sottocorrenti, e finalmente il ristagno litorale. Pria di vedere quale influenza potrebbe ciascuna delle dette cagioni esercitare sul nostro porto, siaci lecito di domandaro qual porto fu mai, che non fosse esposto a gran parte se non a tutte coteste cause d'interrimento. E furono esse ragione per non costruir porti? Ma facciamo brevemente l'analisi. I venti di fronte non furono giammai per sè medesimi causa d'interrimento, ma invece di escavazione; perocchè il loro impeto nello estremo fondo perennemente e nello stesso senso operando, vale ad escavare e rodere, non mica a cumulare ed interrre. Possono in alcune circostanze speciali produrre effetti diversi; ma quì non hassi a tenerne ragione. Son le periodiche maree, che senza agitazione di venti, con equabil moto camminano e depongono sabbia; e non mica la impetuosità de' venti di fronte o di traversia. Torrenti interni non ci sono che procipitino ed irrompano nel

Lago di Varano; ci sono invece ruscelli e rivoli, che vi recano il tributo delle loro placide fonti. E che da quelle acque non provenga interrimento ne è pruova, più che argomento, la profondità del lago, che è maggiore di molto dal lato australe, dove precisamente discendono da'monti quelle acque. Intorno alle alluvioni fluviali fu ragionato di sopra.

Aggiungeremo solamente, che grandi fiumi vicini qui non vi sono, e che in quanto al Biferno, la corrente litorale andò siffattamente ismelmandone le acque, che esse giugnon pure e limpide sulla barra Varanese, la quale, giova ripeterlo, è rimasta quale era da secoli della stessa larghezza. Il fiotto del fondo perde ogni forza (chi nol sa?) quando avvengasi in una corrente periodica. Non è altro che un *subbollimento*, ci si lasci dir così, che vien dal fondo del mare vertiginoso, ed agitantesi in concentrici vortici; epperò come da esso, pericoloso alla navigazione, possa venir danno di interrimento nello interno de'porti, non sappiam vedere. Egli è per cansare i pericoli del fiotto del fondo che ricercansi i porti; ma che a questi arrechi nocumento quel fiotto non fu mai detto. Dalle correnti periodiche proviene nettamento e prosciugamento di coste e non già insabbiamento. Esse scopano e portan via la più lieve e minuta parte della marina sabbia; meno ne' casi di una resacca, causata dalla vicinanza di grandi fiumi, che trasportino al mare melma e belletta. Ma in questi casi lo accumularsi della sabbia è visibile è imman-

cabile, è progressivo, e forma bassi fondi, e penisollette e capi. Basta il confronto di men che dieci anni per accertarsene. E qui, giova ripeterlo, cotesto incremento non esiste. Il ristagno finalmente della corrente litorale non può stare con la periodicità della corrente (e di quella dell'Adriatico non può dubitarsi) e che questa corrente non abbia prodotto interrimento ripetiamo che basti la ispezione oculare.

Lo interrimento costitul sempre la massima calamità de' porti, e la scienza idraulica, speculando le grandi e costanti forze della natura, si avvalse di poderosi ed efficaci mezzi per sopperire a quel bisogno, per evitare ovver minorare quella calamità. Ed in gran parte vi giunse. Imperocchè i moli protettori, le seoglierie, le panchine, le gittate, l'indirizzo delle correnti han fatto buona pruova a raggiungere quello scopo. Per nettar poi i porti sopperì l'opera de' cavafango a vapore, e tutti sanno con quanta efficacia quelle macchine venner finora in opera. Or perchè mai dovremmo tener tanta ragione di ciò che è costante materia di travaglio degl'ingegneri idraulici, e che ha mezzi sieuri per essere evitato o minorato? Si rinunzierà forse alla navigazione, perchè navigando s'incontrano le bufere?

IV. Un'altra difficoltà che ci si potrebbe muovere, e della quale vogliamo anche tener conto, sarebbe la seguente. Si potrebbe dire; — pongasi che il livello del mare sia inferiore a quello del lago, e in tal ca-

so, apertasi la diga, ne proverrebbe che le acque di questo andrebbero a versarsi in quello, e lo spazio ora coperto dal lago rimarrebbe a secco. Rispondiamo. Scandagli accurati e sicuri nel lago non furon mai fatti, da' quali possa desumersi che il mare abbia un livello inferiore a quello di esso lago. Invece però sta il fatto che dimostra il contrario. Esiste, e può vedersi nella gran carta corografica del Zannoni una piccola foce, un cunicolo, per lo quale le acque salse trovansi in comunicazione con le dolci. Lo abbiamo detto: fu questa una industria di que' pescatori per attirare ad ingrassar nel lago i pesciolini, che s'accostano al lido. E comecchè le acque tendono a porsi per legge idraulica in livello, cgli è evidente, che se diversità di livello ci fosse stata, sarebbe, la mercè di quella apertura, già avvenuta la essiccazione del lago. Del rimanente facciasi pure l'ipotesi che il lago mutar si dovesse in arabili campi, chi non vorrebbe chiamar quella apertura benefica, se per essa verrebbero a conquistarsi a lievissima spesa, otto miglia quadrate di ottima terra vegetabile: preziosissima per la stupenda virtù generatrice dell'*humus*, che da secoli vi han roborata le sostanze vegetabili ed animali nel suo fondo accumulate! E di ciò basti.

V. Or vediamo qualo spesa, o fatica si richieda per la costruzione del Varanese porto. Io mi vergogno nel dover dire d'esser tanto profano alla scienza, che veder non so difficoltà veruna a codesta im-

presa. Ma pure, siccome il mio, e non l'altrui concetto io qui vengo ad esporre, converrà ben che mi si comporti la mia forse troppa ignoranza, che non mi lascia veder quegli ostacoli, che ad altri per avventura spontaneamente si rivelano.

Il mio porto sta tutto, gioverà pure che lo ripeta, nella escavazione d'un canale tra il Lago e il Mare di un 2200 palmi lungo, per una larghezza di 250. E dopo aver io veduto nella strada ferrata Nocerina forar le durissime rocce, quasi metalliche, della Lava Vesuviana per molte miglia e fino alla profondità di trentadue palmi, facilmente mi son persuaso, che la escavazione d'un canale nella sabbia e nel limo per poche migliaia di palmi, voglia esser opera agevolissima, da compiersi fra un anno al più, da un dugento marraiuoli. Tra il lago e il mare, allorchando si fosse escavato appena a fior d'acqua, sarebbe già aperta la comunicazione. Ma non è per tal modo ch'io credo debba procedersi. Converrà, a me pare, che, lasciandosi intatti i due punti estremi, per frenare il mare e contenere il lago, si escavi nel mezzo fino ad incontrar le acque di sotterra; e quando la invasion di queste farà vana l'opera della marea, e si saranno ottenuti almen sette palmi di profondità, dovrebbe allora darsi mano ad abbattere le due lievissime dighe naturali, che ancor si frappongono alla bramata comunicazione. E poichè tra le due massime profondità del lago e del mare rimarrebbe l'ostacolo del non egualmente profondo cana-

le, tal sarebbe, io non posso dubitarne, l'impeto ed il pondo delle irrompenti acque marine, e tale la costante violenza della periodica corrente litorale, che in assai breve tempo compirebbero l'opera dell'uomo, escavando il canale fino alla maggior profondità necessaria. Il passaggio pcrenne delle aquee corrode le sostanze più dure e tegnenti, or che non farebbe, impetuosamente correndo sull'argilla e sulla sabbia? E se differenza di livello ci è tra mare e lago, chi può mai prevedere e misurare le enormi forze delle due masse acquee, allorchè verranno a contrasto? Oh! in tal caso la escavazione sarà in brevissimo tempo compiuta, sì che parrà propriamente istantanea. I lavori d'arte, le scogliere, le panchine, i moli, i fari, gli edifizj pe' guardiani del porto, pe'doganieri ed altrettali, non oredo che alcun s'avvisi di ritenere per parti integrali del porto; perocchè per aver questo di quelli non c'è mestieri. Ma pure a colui che di enormezza di spesa mal si avvisasse di tenermi ragione, io risponderei, facendogli noto, ove nol sappia, che or sono pochi anni trascorsi, quì a veggente di Varano per lo men provvido consiglio della colonizzazione delle Isolo Diomedee o della relegazione stragiudiziale de' ladri della Capitale, furono spesi meglio di 400000 ducati, ed ogni mese il Ricevitor di S. Severo tra soldi d'impiegati, alimenti, vesti, ed altre spese di que' strani coloni pagava la ingente somma di 3600 ducati. Or quella spesa con le braccia di que' robusti uomini,

che giunsero talvolta fino a seicento, non sarebbe ella stata soverchia di molto per la escavazione in discorso, e per la costruzione di tutti i lavori d'arte del Porto di Varano? Ma che vò mai io dicendo di milioni e di centinaia di migliaia, quando il porto è quel già fatto dalla natura, e l'arte non è chiamata se non a trarne profitto? La sola apertura costituisce il Porto di Varano; tutte le altre opere non sono richieste, che per usarne o trarne la maggior possibile utilità, e può per esse opere spendersi più o meno a seconda dei bisogni, della capacità, della possibilità, della volontà, senza che pel meno di speso venga a mancare il porto. Pongasi, siccome fermamente crediamo, la possibilità del Porto Varanese, e noi domanderemo, se non convenga ad un provvido Governo, come il nostro, di non risparmiare tempo, spesa e fatica per lo acquisto di un siffatto tesoro alla mercantile e militare marina Italiana.

VI. Quando mi rifeci a considerare le difficoltà che si potrebbero opporre alla costruzione del Varaneso porto, mi si affacciò alla mente una nuova idea, che tutte vittoriosamente mi par che le risolva.

Il più grande ostacolo, che si potrebbe trovare al buon successo di quest'opera stupendissima sta nel timore dello interrimento da una parte, nella enormezza della spesa dall'altra per la costruzione del molo protettore, e per la fragilità di questo contro le incalcolabili forze del pazzo elemento. Ebbene a

superar tutte coteste difficoltà, ed acclietar tutti i timori, havvi un mezzo sicuro, evitando a un tempo e la possibilità dello insabbiamento, e la spesa del molo protettore. Eceolo.

In luogo di una sola boeca verso Levante se ne apran due agli estremi dell'istmo, l'una sotto la rupe di Rodi, l'altra sotto la sporgenza del Devio; larghe, spaziose, capaci a dare ingresso ed uscita alle più grosse navi, e ben protette lungo il canale da robuste e profonde muraglie, atte a sostenere l'urto e le scosse del passaggio delle maree. Veggansene i chiarissimi vantaggi. Seompara ogni necessità di spesa e pericolo di molo protettore, l'intero istmo per tutta la sua enorme lunghezza di sette miglia farebbe l'uffizio di quel molo, e sarebbe un antemurale ben altrimenti solido, stabile e duraturo che qualunque opera della mano dell'uomo. I venti di traversia, la corrente litorale, il fiotto del fondo, il ristagno della resacca perderebbero ogni loro forza contro cotesto ostacolo, messo dalla natura a protezione del porto; e non farebbero che fortificarne la robustezza. Andate e immaginate, se potete, un molo protettore più grandioso e più gagliardo di questo, messo quì quasi a bella industria da madre natura. Nè ciò è tutto. Pongasi, lo che non è, che le torbide, che vengono dalle foci del Biferno e del Saccione, entrassero per virtù delle periodiche correnti nello interno del porto, e tendessero a farvi depositi di melma e sabbia, egli è evidente, che le correnti me-

desime, seguendo la incessante lor correnzia, continuerebbero nello stesso verso da ponente a levante quel trasporto delle torbide e le caccerebbero dal lago per la opposta bocca del porto; questo purgando e nettando da qualunque altro deposito venir potesse da' torrenti interni del Lago. Imperocchè non è chi non sappia che la corrente litorale siegue per natural legge tutte le sinuosità, le curve e le conterminazioni del lido; entrando, correndo, proseguendo, ed uscendo sempre nella medesima direzione, senza mai arrestarsi, finchè non vada a perdersi e morire nel mare. Sarebbe cotesta duplicazione di bocche del Porto Varanese una non-pensata attuazione del sistema de' *Moli a Trafori*, immaginati da' Romani Architetti, ed a noi rivelati dalle rovine del Porto d'Anzio, e del porto di Pozzuoli. Egli è un nemico costantemente malefico, che l'arte antica trovò modo di volgere in amico costantemente benefico; è un ospite importuno, forzato dalla veemenza del suo maltalento a liborar di sua presenza i luoghi, che minacciava d'invadere, e d'infestare. Lasciando adunque da parte l'idea della bocca unica, e della necessità di proteggerla la mercè del molo artefatto, potrebbesi alle due bocche dare un'ampiezza più che di un quarto di miglio. E bene è da riflettere siccome le grandi bocche non si chiudono tanto agevolmente quanto le piccole, diminuendosi per ragion dell'ampiezza la forza dell'ostacolo frapposto alla irruenza de' marosi, ed obbligando

questi la mercè della ben trovata direzione delle laterali pareti ad escavar e profundare in luogo di colmare ed interrire il fondo de' due canali. Nè qui è a temersi di soverchia agitazione nello interno, prodotta dalla irruenza della troppo arginata corrente; perocchè l'ampiezza di quella conca è tale da allontanare siffatto timore, ed una volta entratevi, le flotte non che le singole navi vi si ormeggeranno e vi stanzieranno a tutta sicurtà. La barra, che è la conseguenza dell'agitazione e del morir dei marosi sulle spiagge sabbiose, andrà, ben lo sappiamo, costituendosi innanzi le bocche; ma essa sarà a tale distanza ed a tanta profondità, da essere affatto innocua allo ingresso, ed uscita delle navi. Una più rapida corrente, non vogliamo dissimularcelo, verrà prodotta dalla transizione delle onde dal mar libero fra le laterali pareti de' canali nell'interno del porto; la qual rapidità diverrà maggiore nel tempo dell'alta marea. Ma, a che altro varrà quell'aumento di velocità delle onde, se non a scavare, a profundare, a purgare sempre più e sempre meglio il fondo del porto? E fosse pure che troppo molesta e travagliosa addivenisse per le sovraesposte cause l'agitazione interna delle acque, mezzi ci sono in arte a cansarla o minorarla, la mercè dell'ampiezza maggiore o minore delle bocche, della loro forma, della loro apertura, della loro direzione e disposizione; niuno ignorando, siccome, data una forza perenne e costante ne' fluidi, possa la mano dell'uomo dirigere e

governare a bene le conseguenze del suo corso.

VII. Ed ora concludiamo.

Se il porto che ho fin qui dimostrato è facilmente scernibile da lungi — è ampio di 36 miglia di circonferenza — ha profondità di suolo *buon tenitore* — è riparato sicuramente da' venti e protetto dalle correnti — è ottimamente fortificabile — egregiamente si presta a tutti i bisogni d'una stazione militare con opportunità di cantiere ed arsenale e con commodità di approvvigionamenti — innumerevoli vantaggi arreea alle condizioni commerciali di questa parte e di tutta anzi la penisola — e finalmente a lieve spesa dà luogo per poter essere in breve compiuto — io non sò dubitare che questo mio concetto non voglia esser preso in benigna considerazione, sicchè stando lo menti de' studiosi artisti, debba venirne a luce qualche lavoro, cui possa darsi nome di Progetto.

A me riserbo solo la gloria di aver manifestata un'idea utile forse per la mia patria.



